SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIIIa. LEGISLATURA QUINTO PERIODO
	CARPETA Nº 1319 DE 1993
COMISION DE H A C I E N D A	DISTRIBUIDO Nº 2844 DE 1994
JUNIO DE 1994	COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

IMPUESTOS A LOS VEHICULOS A GAS-OIL

Se sustituyen disposiciones que lo regulan

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 2 DE JUNIO DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Juan Carlos Blanco -ad hoc-

Miembros : Señores Senadores Alvaro Alonso, Danilo Astori, Federico Bouza, Carlos Cassina y Alberto Zumarán

Invitados especiales : En representación de la Cámara Uruguaya de Distribuidores de Alimentos y Bebidas, (CUDAB), señores: Robert Batista, Valentín Boyaro, Saúl Folgar, Roberto Gandini y José Polero

En representación de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor, (CUTA), señores: Presidente, Primer Vicepresidente, Segundo Vicepresidente, Secretario y Prosecretario, Carlos Placeres, Ricardo Arab, Carlos W. Patrón, coronel (R) Alberto Oliva y José Sotelo, respectivamente

Secretaria : Señora Raquel Suárez Coll

Ayudante : Señora Teresa Paredes

---

ar

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo numero, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 8 minutos)

Como se recordará, la Comisión de Hacienda del Senado tiene a su consideración la Carpeta Nº 1319/93 que refiere al impuesto a los vehículos a gasoil.

Tenemos el agrado de recibir en el día de hoy a una delegación de la Cámara Uruguaya de Distribuidores de Alimentos y Bebidas, cuyos integrantes nos trasmitirán sus puntos de vista y opiniones con relación al proyecto de ley relativo a la Carpeta antes mencionada.

SEÑOR BOYARO.- Como es sabido, nosotros somos quienes proveemos a todos los comercios del país en materia alimenticia, desde leche, bebidas hasta golosinas, etcétera. Nuestro medio de transporte es, como es lógico, vehículos a gasoil.

Por las características que reviste nuestro trabajo, también nos vemos obligados a aportar a diferentes organismos públicos. Por ejemplo, estamos gravados por el impuesto a los ejes; hacemos los correspondientes aportes al Banco de Previsión Social y también al Banco de Seguros, y estamos sometidos a los requisitos que impone Bromatología. O sea que no estamos hablando de un simple camionero que se limita a cumplir su tarea, sino que estamos relacionados con varios Entes del Estado. Esto ha llevado a que tengamos que soportar una

importante carga tributaria.

SEÑOR FOLGAR.- Básicamente, nuestra inquietud está centrada en el impuesto a la tenencia de vehículos a gasoil.

Si bien creemos que es una buena medida el gravar los vehículos a gasoil, también pensamos que nuestro sector debe tener un tratamiento diferencial, ya que estamos hablando de vehículos de trabajo que, particularmente, transportan alimentos. Sabemos que, por ejemplo, la maquinaria agrícola ha recibido un tratamiento especial en este sentido.

Por otra parte, nos parece que si se está tratando de fomentar y dar facilidades a las pequeñas y medianas empresas, también deberían ser atendidas en esta materia, estableciendo una diferencia con el vehículos de paseo. Estamos de acuerdo con que estos deben ser gravados. Inclusive, nos parece que el descuento que se nos podría hacer a nosotros podría ser trasladado a este tipo de automóviles.

Sabido es que en el Congreso Nacional de Intendentes se resolvió dar un tratamiento especial a los camiones que, concretamente, se tradujo en un 2%. Comprendemos que lo que recauda el Ministerio de Transporte y Obras Públicas son recursos que el Estado necesita; pero, de cualquier manera, pensamos que la situación tiene que ser revista.

SEÑOR BATISTA.- Tal como se ha señalado, nuestra inquietud radica en que los vehículos de trabajo tengan un tratamiento diferencial respecto a los de paseo, fundamentalmente, porque estamos hablando de pequeñas y medianas empresas que fueron declaradas de interés nacional por la Ley Nº 16.201, y de vehículos que se destinan exclusivamente al trabajo. Se trata, pues, de modificar el criterio de diferenciación entre automóviles que tienen este destino y los de paseo. Por ejemplo,

que en lugar de basarse en la cilindrada, se tome en cuenta el grado de utilidad pública o a lo que esté afectado el vehículo.

SEÑOR BOYARO.- Queremos dejar constancia de que vamos a entregar un memorándum a la Comisión, en el que se explica con más claridad y precisión la postura que la Cámara Uruguaya de Distribuidores de Alimentos y Bebidas tiene al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por Secretaría se va a distribuir el texto presentado.

Si ningún señor senador desea formular alguna pregunta, en nombre de la Comisión agradecemos a la delegación de la Cámara Uruguaya de Distribuidores de Alimentos y Bebidas por su comparecencia y por las opiniones que han trasmitido.

(Se retira de Sala la delegación de CUDAB)

(Entran a Sala los representantes de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda del Senado da la bienvenida a los representantes de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor --CUTA--, quienes asisten a los efectos de trasmitirnos sus puntos de vista y opiniones con relación al proyecto de ley que estamos considerando, Carp. No. 1319/93, Impuestos a los Vehículos a Gas Oil.

SEÑOR PLACERES.- El tema del proyecto de Impuesto a los Vehículos a Gas Oil es uno de los que más preocupa a nuestra Confederación desde hace dos años, en función de afinar los insumos del transporte, ya que desde esa fecha las empresas consideran que no están siendo rentables.

A su vez, nos vemos enfrentados a la próxima integración en el MERCOSUR, por lo que tendremos que equilibrar nuestros gastos, teniendo en cuenta que los colegas de los otros países tienen cargas fiscales muy inferiores a las que tenemos nosotros.

Entre los grandes valores que pensamos deberían reducirse, se encuentran los de las patentes --un problema imposible de solucionar--, el del Impuesto a los Ejes --cuyo valor es desmedido, aunque el país lo necesite--, y el de los aportes al Banco de Previsión Social.

Hemos observado que el Impuesto a los Vehículos a Gas Oil es de un valor relativamente menor y, aunque para nosotros representa un costo importante, el gobierno podría manejarse sin recibirlo. También hemos visto que esta norma podría ser inconstitucional, pero no queremos aferrarnos a esa idea, sino a la necesidad de reducir nuestros insumos porque ya, en la actualidad, estamos perdiendo mercados, lo cual queda

claro si analizamos la situación con Brasil.

Se nos ha hablado de renovar las flotas, sin embargo, ni el crédito que en este momento otorga el Banco de la República ni otro que pudiera aprobarse en dos o tres años, serían accesibles para los empresarios que tuvieran intención de acceder a ellos. Constantemente, observamos que la rentabilidad se reduce y pensamos que todo lo relativo a los impuestos es lo que en su mayor parte se lleva nuestras ganancias. Podría pensarse que los aportes laborales también son importantes, pero esa es un área en la que no podemos influir.

Estas son las razones por las que hemos visitado al Ministro de Transporte y Obras Públicas y a Directores de esa Cartera, así como conversado con integrantes de varios sectores parlamentarios. Sin embargo, no hemos obtenido resultados concretos. Cuando pensamos que el tema del impuesto se había agotado, surge nuevamente y no nos quedó otra opción que acudir a este Cuerpo para solicitar apoyo y expresar nuestra opinión en torno a este tema.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- A los efectos de poder identificar el problema que esta delegación nos está planteando con relación a las dificultades de costo, que son muy entendibles, sobre todo, con relación al desafío que se presenta al tener que competir con grandes flotas, me parece oportuno saber, aunque no fuese cuantificado específicamente, si se tiene idea de si resultó beneficioso para el sector la rebaja del IMESI, en comparación con la carga fija que supone el impuesto que estamos considerando. A mi entender, debe haber sido un cambio favorable en virtud de que se sustituyó un costo variable por uno fijo. El primero, se establecía en función de la utilización de combustible, por lo que debe ser más significativo para una empresa transportista

que para titulares de vehículos que se dedican a otros fines. Concretamente, deseo saber si ha sido beneficiosa o no la sustitución del IMESI por este impuesto a los gasoleros, mediante el cual se obtiene la recaudación que antes se recibía por el otro mecanismo.

SEÑOR PLACERES.- En principio, todo lo que tienda a bajar los insumos, da resultado. Tal como lo ha expuesto el señor senador, tal vez resulte favorable. Pero debe tenerse en cuenta que en la actualidad estamos pagando un Impuesto a los Ejes con un 52% más; entonces, ante una tormenta como la que estamos padeciendo, nada sirve de nada. Hoy pagamos un 52%; dentro de un mes otra cuota, aunque luego de mucho conversar hemos logrado que el monto se dividiera en tres pagos. Esto demuestra que realmente sobre el transportista recae un peso enorme. Supongamos que pagamos el impuesto a los gasoleros, pero no es sólo eso, porque en pocos días debemos pagar los aguinaldos. Es muy triste para los empresarios tener que acudir a dos o tres bancos para poder cumplir con sus obligaciones. Además, cuando hacemos las cuentas a fin de año, comprobamos que nuestro trabajo no es rentable, tal como nos ocurrió hace dos años.

Evidentemente, se trata de un tema con muchas dificultades; los transportistas perdemos mucho, pero el país también perdería sin nosotros. Cabe destacar el ejemplo de Brasil, porque en la actualidad son pocas las empresas que están trabajando. Las que quedan son aquellas que se instalaron en la frontera y no tienen otra opción que manejarse con lo que tienen.

En lo que tiene que ver con Argentina, tal vez el señor Patrón pueda mencionar las dificultades que existen, ya que en este momento su empresa se está moviendo exclusivamente en ese mercado.

SEÑOR PATRON.- Debo decir que para los transportistas que viajamos a la Argentina el IMESI no ha sido beneficioso, ya que los camiones van y vuelven con gas-oil que cargan en Argentina, dado que su costo es mucho menor. Por lo tanto, reitero, el beneficio que tendríamos en el gas-oil, no se da en las empresas que trabajamos para Argentina.

En este momento, en el que Argentina está viviendo una situación muy especial, es indudable que no les interesa venir a Uruguay en virtud de que el flete interno es más alto que el internacional. Al respecto, cabe destacar que el costo de éste está fijado en dólares, por lo que no se puede mover ya que de otra forma la competencia nos invadiría. Actualmente, nosotros estamos realizando entre el 70% y 80% de los fletes entre Uruguay y Argentina, pero de modificarse la tarifa, esta actividad pasaría a ser totalmente deficitaría para los intereses uruguayos ya que perderíamos esos fletes. Indudablemente, si los cupos quedaran libres y cualquier empresa pudiera conseguir habilitar sus vehículos --por ejemplo, una empresa argentina que pueda habilitar entre 200 y 300 unidades-- terminarían con nuestro negocio.

De todas formas, contamos con una serie de prerrogativas. Concretamente, nuestra empresa hace un año que ya no trabaja para Brasil en vitud de que las asimetrías no dan. Por ejemplo, un empleado nuestro gana aproximadamente U$S 2.000 entre viáticos y sueldos, mientras que un chofer brasileño gana tan sólo U$S 400, es decir, cinco

veces menos. En realidad, las únicas empresas que están trabajando para Brasil, son algunas de líquidos, de frío y empresarios como Sena o gente de Rivera, del Chuy o Castillos, dado que están radicados en esos lugares y tienen una proximidad geográfica importante. Además, estas empresas aún no han ingresado al mercado argentino. Como señalé anteriormente, todas las empresas uruguayas que trabajábamos para Brasil nos hemos pasado para Argentina. Por consiguiente, si llegan a fallar los negocios que hace Uruguay con ese país, creo que el 80% del transporte internacional uruguayo deberá cerrar las puertas.

En la actualidad, estamos tratando de realizar inversiones a fin de no fundirnos y en ese sentido estamos haciendo una terminal con todas las comodidades modernas que se utilizan mundialmente y pensamos que allí realizaremos trasbordo de cargas en tránsito cuando se abra la ruta entre Brasil y Argentina, cruzando por Uruguay como tercer país, que tendrá el 30% de ese transporte. Inclusive, hay gente que nos está pidiendo el servicio, pero aún no se trata de un servicio de ida y vuelta solamente desde Bahía Blanca a Porto Alegre.

Por lo expuesto, queda claro que es imposible competir con los brasileños si no contamos con asimetrías parejas. Obviamente, no podemos bajar el nivel de vida que nuestros obreros han obtenido, pero tal vez esos países podrían habituarse a pagarle más a su personal y nosotros tratar de buscar métodos más modernos para poder competir. En lo que hace a la calidad del servicio, debo decir que el nuestro es excelente; en todos lados quieren contar con el servicio uruguayo e incluso hay compañías que lo pagan a mayor precio. En algún momento he tenido que dejar de trabajar para algún cliente y luego me han llamado para solicitarme que aumente el flete porque no deseaba darle el

transporte a una empresa argentina. Se trata de una compañía uruguaya muy importante a la que nosotros le traemos los envases desde Argentina. También ha sido favorable lo sucedido con los "kits" de automotores, pero ya estamos compitiendo con los argentinos. Están más aproximados a lo que cobramos nosotros, porque si bien en Argentina el flete nacional se cobra muy bien --incluso mejor que el internacional-- hay industrias que han cerrado y por lo tanto el sobrante de camiones quieren colocarlo en otro mercado, y eligen, precisamente, el uruguayo.

SEÑOR ARAB.- El señor senador Alonso sostuvo que el impuesto al gasoil se vería mermado por el hecho de haberle retirado el IMESI a ese combustible; con esto nos veríamos beneficiados. Personalmente, entiendo que eso no es así porque si observamos el contexto general apreciaremos que no se han tenido en cuenta aquellas empresas que no realizan grandes recorridos y que, lamentablemente, rompen sus camiones. En realidad, se trata de un impuesto que está gravando, se trabaje o no. De esa forma se hace mucho más pesado que si estuviera dentro del costo del gasoil. A mi criterio, el ideal sería que todas las cargas impositivas --inclusive las patentes-- estuvieran incluidas dentro del combustible, porque de esa forma quien tiene abundante trabajo, hace grandes recorridos y por lo tanto tiene mayor facturación, pagaría lo que realmente le corresponde. Aquellas empresas que no hacemos grandes recorridos y en consecuencia nuestra facturación es menor --y que a veces tenemos la desgracia de romper un vehículo y demorar bastante en repararlo-- no tendremos esa Espada de Damocles.

SEÑOR ZUMARAN.- Ustedes nos han planteado la aspiración de que este impuesto no grave por lo menos al transporte internacional.

En el caso de que este impuesto se sancione, observo una dificultad que me la ha hecho notar algún asociado de ustedes --y por ello es que quiero plantearlo en este momento-- y que advertí al señor Ministro cuando concurrió a Comisión, pero debo decir que encontré muy poco ambiente para buscarle una solución. Inclusive, reaccionó de una forma un poco molesta que me hace pensar que ya debe haber existido algún cambio de idea al respecto. Señalo que no tenía conocimiento de que ello hubiese ocurrido y, además, mi intención no era incomodar a nadie.

La empresa que me hizo el planteamiento es internacional y tiene que resolver periódicamente el tema de su permiso. Por ello sus directivos me expresaron que si no acreditaban estar al día en el pago, no se les renovaba el permiso. Por lo tanto, habían optado por pagar y que otros se ocuparan del recurso de inconstitucionalidad. Entonces, ahora tenemos empresas con vehículos a gasoil por los que se ha abonado el impuesto, debido a que era necesario obtener el certificado --además, creo que el mismo se precisa para realizar otras gestiones--, mientras que otras empresas no lo han hecho, lo que genera una situación de desigualdad entre los mismos contribuyentes.

SEÑOR ARAB.- En primer lugar, quisiera decir que el 95% de las empresas constituidas ha abonado el impuesto a la tenencia de vehículos con motor a gasoil, debido a que dicho pago lo realizamos en el Ministerio de Trasnporte y Obras Públicas con cheques diferidos antes del vencimiento. Creo que el señor senador se refiere al pedido de la empresa CUTA para realizar transporte internacional. Debo decir que el transporte nacional se ve más afectado que el internacional y expreso esto como Secretario de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga, más comunmente conocida como "la pandilla portuaria". Nosotros realizamos todo el trabajo nacional dentro del puerto y hacia las diferentes zonas francas y hemos pago en la primer fecha con cheques diferidos. El tema fundamental no sólo radica en que no le den a la empresa referida el permiso internacional, sino que además no pueden realizar ninguna gestión y el Ministerio ante una contravensión --ni siquiera una multa-- está actuando de esa manera, por lo cual no se ajusta a Derecho.-

SEÑOR CASSINA.- En una sesión anterior de esta Comisión, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos informó que no se reclamaba el impuesto de este año, en tanto que se estaba realizando una modificación de la legislación. Lo que sí se estaba reclamando era el pago del impuesto correspondiente al año anterior. Por lo tanto, me gustaría que los invitados brindaran alguna información al respecto.

SEÑOR PLACERES.- Realmente eso es así. Ellos reclaman la tercera cuota del impuesto correspondiente al año 1993. Como expresaba el señor Arab la gran mayoría de las empresas pagó con cheques diferidos. Pero quien no lo hizo así, cuando llegó el momento de pagar, consultó a sus profesionales y como éstos aconsejaron que no se abonara el impuesto, no lo hicieron. Actualmente esas empresas están suspendidas de realizar transporte internacional o de tramitar una reforma de un vehículo, por lo que están haciendo todos los trámites judiciales correspondientes. Esto ha traído una notoria desocupación en algunas empresas que han perdido zafras de trabajo. Estas se han enfrentado a la presión del Ministerio, y como decía el señor senador Zumarán, han pago para poder continuar. Por otro lado, otras no aceptaron la presión y se mantienen luchando con sus asesores, pero en estos momentos estas empresas están comenzando a enviar gente al seguro de paro.

SEÑOR ZUMARAN.- Entonces, me ratifico en lo que había dicho originalmente en el sentido de que dentro del sector hay empresas que pagan y otras que no. Algunas han abonado las tres cuotas correspondientes al año 1993, otras tan solo una parte y, al parecer, el año 1994 se encuentra en una situación indefinida. Me parece que la base es el tema económico que se plantea sobre la competitividad frente a empresas del MERCOSUR. Pienso que nosotros no sólo tendríamos que

velar por eso, sino por crear una cierta regularidad jurídica en los actos. Por eso, me parece que si ahora dictamos una ley modificando la base del impuesto para que no sea inconstitucional, igualmente quedaría pendiente lo ocurrido en estos dos años, en los que existió una situación irregular. Por ejemplo, si ahora se sancionara una ley que cambiara el impuesto, que fuera aceptada y en la que la Suprema Corte de Justicia no encontrara ninguna inconstitucionalidad, si no tenemos ninguna previsión por lo que ha ocurrido en estos dos años, nos encontraríamos con dificultades de aplicación. Digo esto porque habría una nueva legislación, pero algunas empresas se tendrían que enfrentar al hecho de cómo regularizar su situación respecto a los años 1993 y 1994. Me parece que este es un tema que merecería un análisis importante por parte de los interesados, de los miembros de la Comisión y del Ministerio, a fin de encontrar una solución. Digo esto porque la ley ha estado vigente y la Administración debe cobrar el impuesto. Al parecer si se interpone un recurso de inconstitucionalidad, la Suprema Corte de Justicia fallaría a favor. Pero eso hay que hacerlo en cada caso, porque si no se interpone el recurso, se debe pagar pues, de lo contrario, se estaría en infracción. Todo esto da lugar a una serie de situaciones enojosas y de irregularidad frente a la Administración. Manifiesto esto porque los invitados han expresado que tienen que estar consultando asesores, cuando deberían dedicarse a organizar las cargas. De modo que me parece que existe un elemento de dificultad que realmente es de cierta magnitud y afecta a mucha gente. Entonces, si no buscamos alguna solución legislativa, el problema va a quedar pendiente, por lo que el próximo año van a tener que pagar este impuesto. Aun cuando no se sancionara esta ley, ustedes deben un

tributo que la Administración les reclama y si no lo pagan tendrán que presentar un recurso de inconstitucionalidad ante la Suprema Corte de Justicia, lo que no resulta práctico. Además, pienso que nadie quiere que los contribuyentes se transformen en litigantes.

SEÑOR PLACERES.- En la prensa de ayer observábamos que hay Juntas Departamentales que tienen esa preocupación. Por lo tanto, vemos que somos muchos los que estamos pensando en ese asunto. Si bien no sé cómo se arreglará el tema, puedo decir que hay una preocupación general, no sólo de los transportistas sino de las Juntas Departamentales y de los propietarios de automóviles, para quienes en principio fue creado el impuesto, pero como no se recaudó lo esperado, se extendió a los camiones --que ya pagaban impuesto a los ejes-- y al transporte de pasajeros. Como bien dijo el señor senador Zumarán, tendremos que buscar soluciones para arreglar la situación y no simplemente "remendarla".

SEÑOR ARAB.- Le aclaro al señor senador Zumarán que el impuesto al gasoil se paga en dos cuotas y no en tres. El tributo que se abona en tres cuotas es el de los ejes. Lo que tienen pendiente algunas empresas es la segunda cuota del año pasado.

Además, me gustaría hacerles saber que antes de concurrir a esta Comisión, hemos ido al Ministerio del Transporte y Obras Públicas a plantear estos mismos problemas. Al respecto, debo expresar que hemos obtenido una lamentable contestación, ya que se nos dijo que el Ministerio necesitaba recaudar. Consideramos que no es coherente ni correcto que la autoridad consteste de esa manera.

Asimismo, sabemos que se desea modificar la legislación con una sola expresión, diciendo: impuesto a la tenencia de vehículos con motor a gasoil. Sin pretender molestar a nadie, me parece que esto es una falta de respeto para todos los ciudadanos que poseen vehículos de este tipo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay ninguna otra consulta por parte de los señores senadores, agradecemos la presencia de los señores representantes de la Confederación Uruguaya del Transporte.

(Se retiran de Sala los señores representantes de C.U.T.A.)